



Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
Dr. Eisenhart v. Loeper
RA & Sprecher, Aktionsbündnis
Hinter Oberkirch 10, 72202 Nagold

Herrn Prof. Dr. Dr. Utz-H. Felcht
Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

10.03.2017

**Weichenstellende Entscheidung des Bahn-Aufsichtsrats am 22. März 2017 zum
Bahnprojekt Stuttgart 21:
Kurskorrektur für den Umstieg von S 21 oder verschärfte Gefahr der Untreue?**

Sehr geehrter Herr Prof. Felcht,

wir sind sehr besorgt darüber, dass das Vermögen der staatseigenen Deutschen Bahn AG nach unserer Auffassung fortlaufend gesetzwidrig wider besseres Wissen geschädigt und die Überwachung der Tätigkeit des Bahn-Vorstands vorwerfbar vernachlässigt wird.

So wurde die Beratung und Entscheidung über S 21 trotz der Berichte des Bundesrechnungshofs und von KPMG/Basler seit dem 13.10.2017 vertagt und zugleich der Weiterbau des Projekts beständig vorangetrieben.

Wir haben uns deshalb veranlasst gesehen, wegen des Tatverdachts der Untreue gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Grube und Dr. Kefer sowie gegen Sie – infolge Ihrer Verantwortung für die schadensursächliche Vertagung der Entscheidung – Strafanzeige bei der Staatsanwaltschaft Berlin zu erstatten. Auf deren Ermittlungen haben wir selbstverständlich keinen Einfluss.

Wir können uns aber vorstellen, dass eine einvernehmliche Lösung hin zum Umstieg, die eine Schadensminderung einleitet, zu einer wohlwollenden Beurteilung der Staatsanwaltschaft führen würde, zumal dadurch unser Interesse an einer konsequenten Strafverfolgung beseitigt werden könnte.

Allerdings sind wir überzeugt, dass das Vermögen der DB AG treupflichtwidrig wesentlich sicher geschädigt würde, wenn Sie, Ihre Kolleginnen und Kollegen sich am 22. März im Bahn-Aufsichtsrat nicht für den Umstieg von S 21 entscheiden würden - und zwar liefe es verschärft auf Untreue in vierfacher Hinsicht hinaus:

Der Weiterbau von S 21 würde die Deutsche Bahn AG nicht allein – erstens - sicher in Höhe von mindestens 4,5 bis 5 Milliarden Euro schädigen, die durch den Umstieg von S 21 vermeidbar sind, sondern zugleich drei schwerwiegende Funktionsmängel mit unmittelbarer hoher weiterer Schadensfolge gemäß dem Tatbestand der Untreue erzeugen, nämlich - zweitens - durch Gefährdung der Betriebstauglichkeit wegen Anhydrit auf 20 km Tunnelstrecke, ferner - drittens - durch Kapazitätsabbau um 30 % infolge Halbierung der Gleise entgegen den Verkehrsbedürfnissen sowie - viertens - durch die sechsfach regelwidrig überhöhte Gleis- und Bahnsteigneigung mit Verkehrsgefährdungen besonders beim Fahrgastwechsel.

Im Einzelnen:

1. Der **Weiterbau des Bahnprojekts S 21 verschleudert in jedem Falle Milliarden Euro** zu Lasten des Bahnkonzerns DB AG. Die Variationsbreite zur Schadenshöhe reicht, wie wir Ihnen – beginnend mit unserem Schreiben vom 22.02.2016 bis hin zum Schreiben vom 1. und 8.12.2016 – untermauert haben und als **Anlage 1** nochmals auflisten – von drei bis rund sechs Milliarden Euro, die sich durch einen Umstieg aus S 21 einsparen lassen. Die mildeste Schadensberechnung käme auf Basis des Termin- & Kostenberichts der DB AG, ihres Datenmaterials und ihrer Eingeständnisse vom Juni 2016 zustande.
Realistisch und unumgänglich für einen zur Objektivität verpflichteten Betrachter erscheint es uns dagegen, die vom Bundesrechnungshof (BRH) im Bericht vom 8.09.2016 an das Bundesfinanzierungsgremium (BFG) zugrunde gelegten Kosten als wesentlichen Maßstab zu beachten. Denn dieses höchste grundgesetzliche Kontrollgremium hatte vor seiner endgültigen Prüfmitteilung die Einwände der Bundesregierung und der DB AG gehört, in seinen Schlussbericht einbezogen sowie auf einvernehmlicher Tatsachenbasis (S. 3 unten des Berichts an das BFG) nur teilweise andere Schlussfolgerungen gezogen. Auch wenn man abweichend vom BRH der DB AG darin folgen würde, Bauzeitinsen als Herstellungskosten in Höhe von einer Mrd. Euro Kosten nicht einzubeziehen, lassen sich hiernach durch den Umstieg von S 21 sicher **zumindest 4,5 bis 5 Mrd. Euro einsparen**.

2. Die Tatsache des auf 20 km S 21-Tunnelstrecke um 60 % quellfähigen **Anhydrit erzeugt für das Verkehrsprojekt schwerwiegende Nachteile**, für die der Projektträger mit seinem Vermögen haftet. Zur Einstufung des daraus erwachsenden künftigen Sanierungsbedarfs und von Streckenstilllegungen nach etwaiger Inbetriebnahme ist rechtlich darauf abzustellen, dass ein sog. **Gefährdungsschaden als Vermögensnachteil** im Sinne der Untreue – bei objektiver Minderung des Gesamtvermögenswerts - gilt (vgl. BGH und BVerfG-Rspr., zitiert nach Fischer, StGB-Kommentar, 61. Aufl. 2014, § 263 Rn 156 ff. und § 266 Rn 150 ff.). Es steht nichts im Wege, die Vermögensminderung zu quantifizieren nach Bilanzierungsgrundsätzen, um festzustellen, in welcher Höhe eine Abschreibung oder Wertberichtigung möglich und erforderlich ist (siehe dazu Fischer aaO Rn 160). Durch das Ihrerseits eingeholte KPMG/Basler-Gutachten (S. 52 u.a.) steht ein „unüblich hohes, bautechnisch nicht beherrschbares Risiko für die Betriebstauglichkeit“ bei Anhydrit in den Tunneln fest. Der springende Punkt ist also: **der Weiterbau von S 21 im Anhydrit fügt jetzt bereits der Bahn und den vom Projekt Betroffenen einen messbaren Vermögensnachteil im Sinne der Untreue zu, auch wenn die Dynamik der Schadensvertiefung und „Endgültigkeit“ der Schäden in späterer Zeit noch bevorsteht**. Konkrete Schadensfolgen beschreibt auch der BRH – noch in Unkenntnis des Gutachtens von KPMG /Basler - im Bericht an das BFG S. 8 mit umfangreich erforderlichen Sicherungsmaßnahmen, z.B. Abdichtungsbauwerke und Injektionen zur Abdichtung des Tunnelrohbaus. Daran anschließend ist aber Anhydritquellen auch nach einem Fertigstellen des Tunnels zu erwarten, wie sowohl das Fazit von KPMG/Basler (S. 52) wie insbesondere die Forschungen von Prof. Dieter Kirschke (S. 3 Ziff. 6 der **Anlage 2**) ergeben, zumal Injektionen neue Risse und dadurch neue Wasserwegsamkeiten erzeugen können. Auch die DB AG kann die Schadensdimensionen von Anhydrit im

Tunnel nicht bestreiten, denn sie beschäftigt kostentreibend das Ingenieurbüro Prof. Wittke, um bereits aufgetretenen Wassereintritten im Tunnel entgegenzuwirken. Das kann sie aber allenfalls sehr begrenzt leisten, wie KPMG/ Basler nach dem Stand der Wissenschaft und Forschung bestätigen. Deren Feststellungen sind nicht zu widerlegen:

- a) Für den unbefangenen Betrachter und im gerichtlichen Streitfalle eignet sich das Büro Wittke im Unterschied zu Prof. Georg Anagnostou und Bauing. Ernst Basler nicht als unabhängiger Gutachter, da er auf der Betreiberseite steht, die ein enormes wirtschaftliches Interesse am langjährigen Baufortgang hat.
- b) Bezeichnend ist: Tunnel im Anhydrit wurden in ihrer über hundertjährigen Geschichte bisher erst auf die Gesamtstrecke von 10 km gebaut, das ist die Hälfte der hier in Frage stehenden 20 km S 21-Tunnel, worin sich die fehlende Erfahrung zeigt. Auch hat Ingenieurbüro Wittke keinesfalls ein spezielles und in der Praxis bewährtes Verfahren im Tunnelbau entwickelt, sondern arbeitet auf Datenbasis von Computermodellen allein aus dem Freudensteintunnel, wogegen die geologische Lage im Stuttgarter Talkessel eine andere ist. Das zeigt sich am Wagenburgtunnel, der in der Nähe des geplanten Fildertunnels liegt und der Sohlhebungen von 103 cm mit wiederkehrendem Sanierungsbedarf aufweist.
- c) Im Detail und wegen Quellenangaben verweise ich auf die vom Unterzeichner zusammen mit den Geologen Dr. Sierig und Dr. Laternser erstellten „Fragen und Antworten zu den Risiken in Tunneln mit quellfähigem Anhydrit“, die ich Ihnen – **Anlage 2** - beifüge und den Vertretern des Bundes im Aufsichtsrat bereits übermittelte. Deren Ergebnisse werden erweitert und vertieft durch einen Vortrag von Dr. Jakob Sierig vom 7.03.2017 in Stuttgart, den ich wegen des Umfangs digital den Bundesvertretern übersende (Dr. Sierig hat als Geologe zu Anhydrit im Tunnel promoviert und war als Experte schon an der „Schlichtung“ beteiligt).
- d) Sie haben fairerweise zugestimmt, dass die Gutachter von KPMG/Basler am 1.02.2017 den Projektpartnern aus Stadt und Land zu Anhydrit im Tunnel Rede und Antwort stehen konnten. Im Anschluss daran hielt es Verkehrsminister Hermann für „katastrophal für die gesamte Region, wenn der Feuerbacher Tunnel saniert werden müsste“. Die damit verbundene Streckenstilllegung innerhalb des Bahnknotens Stuttgart wäre für die Wirtschaftsregion untragbar. Die üblich hohen Risiken besonders für den geplanten Fildertunnel sind dabei noch gar nicht erfasst (siehe hierzu Anlage 2, Ziffer 4).

3. S 21 würde ferner durch Halbierung der Gleise auf nur noch acht unterirdische Gleise die Kapazität des Hauptbahnhofs um 30 % verringern und der DB AG auch dadurch eine pflichtwidrige sichere Vermögensschädigung zufügen.

Im Einzelnen nehme ich insoweit Bezug auf die grundlegenden, sehr genauen Erläuterungen von Dr. Christoph Engelhardt – **Anlage 3**.

Es wird insbesondere durch Aussagen von Prof. Heimerl und Dr. Kefer nachgewiesen, dass S 21 – siehe Anlage 3, Ziffer 6 Seite 6 – keinen Kapazitätszuwachs herbeiführen kann und somit keinen Nutzen schafft (s. auch aaO Seite 8 ff.). Schwer wiegt auch die vernichtende Kritik an dem zuletzt als vermeintlichem Leistungsnachweis angeführten Stresstest durch die internationale Kapazität Prof. Ingo Hansen (aaO S. 10).

Erst recht erweist sich der Kapazitätsabbau um 30 %, der nach allen Erkenntnissen bei S 21 infolge der Halbierung der Gleise unvermeidlich ist, als illegal, wie aus §§ 11,

23 AEG folgt. Ergänzend ist die Pflichtwidrigkeit des Weiterbauens von S 21 durch gravierenden Rückbau der Leistung auch auf Art. 87 e Abs. 4 GG zu untermauern: Maunz-Dürig-Möstl, ein führender Grundgesetz-Kommentar (78. Ergänzungslieferung Sept. 2016, Rn 185 zu Art. 87 e GG) folgert konkret aus der Verfassungsnorm zum Umfang der notwendigen Grundversorgung,

„was den **Zuschnitt des Schienennetzes** betrifft – den ... Auftrag, den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen“, wie speziell im Infrastrukturbereich mit dem zusätzlichen Attribut „beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes“ Ausdruck finde. Weiter heißt es dort: „Deutlich wird damit, dass im Bereich der Netzinfrastruktur ...der bisherige Status quo ... durchaus ein Orientierungspunkt dafür sein soll, was unter angemessener Grundversorgung zu verstehen ist. ... Art. 87 e Abs. 4 Satz 1 ist offen für Anpassungen des Netzes an gewandelte Verkehrsbedürfnisse; einem einseitigen und kontinuierlichen Abbau des Schienennetzes indes setzt er Grenzen.“ Sicher ist daher jedenfalls, dass die Gewährleistungspflicht des Bundes für das Schienennetz durch Abwägungsfehler (vgl. dazu Maunz-Dürig-Möstl aaO, Rn 183 zu Art. 87 e) in starkem Maße verletzt wird, wenn die Infrastruktur der Schiene mit Milliardenaufwand der staatseigenen DB AG entgegen den Verkehrsbedürfnissen einer Metropolregion nicht ausgebaut und erhalten, sondern abgebaut wird. Es ist daher eine unverzeihliche Fehlentscheidung, ein Verkehrsprojekt zu betreiben, das sowohl unwirtschaftlich ist als auch die Verkehrsleistung herabsetzt und gefährdet.

- 4. Die Gleis- und Bahnsteigneigung des Tiefbahnhofs von über 15 Promille wird das Wegrollen von Zügen und dadurch eine erhöhte Gefährdung der Menschen besonders beim Fahrgastwechsel hervorrufen** (darauf haben wir bisher schon verwiesen, etwa im Schreiben vom 20.01.2016 an den DB-Aufsichtsrat). Es ist einzigartig – zumal für einen Neubau –, dass S 21 um das Sechsfache von der regulären Obergrenze von 2,5 Promille des §7 Abs. 2 EBO abweichen und damit den „Nachweis gleicher Sicherheit“ des § 2 Abs. 2 EBO im Vergleich zu horizontaler Ebene konterkarieren soll. In China ist diese Absicherung für Gleise in Bahnhöfen, in denen Hochgeschwindigkeitszüge halten, vorgeschrieben, was auch die Bundesregierung für „anstrebenswert“ hält (Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE, BT-Dr. 18/5366 - **Anlage 4** -). Nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) vom 14.07.2015 sind im Kölner Hauptbahnhof mit 3,6 bis 6,8 % Gleisneigung vom 18.03.2010 bis 18.01.2015 insgesamt 22 Wegrollvorgänge mit acht leicht verletzten Personen registriert worden. Von der DB AG erteilte Empfehlungen zur Vermeidung solcher Vorfälle haben erkennbar nicht gefruchtet (Nachweise Anlage 4).

Die unterirdischen Gegebenheiten haben für die Planung von S 21 ausgelöst, dass auf der Nordseite die S-Bahn überquert und auf der Südseite die Stadtbahn unterquert werden muss. Damit entstehen „Zwangspunkte“, die eine Außerachtlassung von Sicherheitsregeln zum vorbeugenden Gefahrenschutz ermöglichen sollen, statt den Maßstab vorbeugenden Gefahrenschutzes für Leib und Leben der Menschen als höchsten Maßstab des Grundgesetzes zur Geltung zu bringen. Deshalb sind sogar rechtmäßig ergangene Planfeststellungsbeschlüsse nach § 49 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 VwVfG widerrufen (VGH Mannheim 5 S 2429/12, Urteil vom 3.07.2014, juris Rn 55 mit weit. Nachweisen, vgl. auch BVerfG 49, 24; 128, 282).

Nach Naturgesetzen muss eine gegenüber § 7 Abs. 2 EBO sechsfach erhöhte Gleisneigung – zumal bei der hohen Gleitfähigkeit und Hangabtriebskraft moderner Züge - ein Wegrollen des Zugs und eine erhöhte Gefährdung besonders beim

Fahrgastwechsel erzeugen. Das ist offenkundig, aber auch durch oben zitierte Auskunft der Bundesregierung und wissenschaftlich nachgewiesen ist (Gutachten Sven Andersen vom 4.10.2014, im Internet abrufbar).

Im Vergleich zum Kölner Hauptbahnhof würde der S 21-Tiefhaltepunkt ein Mehrfaches der Schiefebene und daher auch eine erhöhte Gefahrenlage verursachen. Insoweit hat Dr. Engelhardt als Gutachter im Dt. Bundestag am 14.03.2016 im Konfliktfall sogar einen 36-fachen Schaden wie bei einem Bau nach EBO für möglich gehalten sowie besonders kritische Gefährdungen auch mit Fremdverkehr ermittelt. Hinzu kommt, dass Kinderwagen nachweisbar auf Bahnsteigen mit regelwidrig hohem Gefälle lebensgefährdend ins Gleis zu rollen drohen, womit die gesetzliche Anforderung gleicher Sicherheit sogar schon zu Lasten von Eltern mit besonders schutzbedürftigen Kleinkindern missachtet wird (siehe Protokoll bundestag.de zum Thema „Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr“).

Langfristig würde damit die Grundlage geschaffen für beständig wiederkehrende Vergehen der fahrlässigen Gefährdung des Bahnverkehrs durch Beeinträchtigung der Betriebssicherheit entgegen § 315 Abs. 1 Nr. 4 StGB. Solche Straftat ist mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren bedroht. Der Gesetzgeber verlangt also zwingend, alles zu tun, um gerade derartige vermeidbare Gefahrenlagen nicht entstehen zu lassen und sich keinesfalls einer Planung zu beugen, die sich mit „Zwangspunkten“ über rechtliche Anforderungen hinwegsetzt.

Unzweifelhaft muss sich die beschriebene Lage für das Vermögen der DB AG für die Nutzungsdauer von S 21 wertmindernd und haftungsbegründend auswirken.

5. Die in Ziffern 2 bis 4 genannten stark wertmindernden Funktionsmängel machen den sonst durch den Neubau möglichen Nutzen des Projekts insgesamt zunichte (so auch treffend Dr. Engelhardt, Anlage 3).

Die Deutsche Bahn AG und deren Vorstand können daher auch nicht etwa argumentieren, sie würden sich durch die gegen die Projektpartner beim Verwaltungsgericht Stuttgart erhobene Milliardenklage entlasten, weil Andere dafür aufkommen müssten. Es verbietet sich als treuwidrig, dass die Projektpartner unfreiwillig für schwerwiegende Schlechtleistungen der DB AG zu allem Übel auch noch für Mehrkosten des Projektträgers aufkommen müssten.

Abgesehen davon sind etwaige Ausgleichforderungen zivilrechtlich nicht begründbar, denn § 707 BGB lautet:

„Zur Erhöhung des vereinbarten Beitrags oder zur Ergänzung der durch Verlust verminderten Einlage ist ein Gesellschafter nicht verpflichtet.“ Und selbst irrig unterstellte Ausgleichsansprüche wären, da der DB AG seit 2009 bekannt, drei Jahre nach Entstehung (§§ 195, 199 BGB) seit Ende 2012 als verjährt anzusehen.

6. Mit der vorstehenden Auflistung samt Anlagen soll für Sie deutlich werden, dass die unsererseits zu erhebenden rechtlichen Einwände gegen den Weiterbau des Bahnprojekts Stuttgart 21 schwer wiegend und eindringlich sind. Seit dem 30.11.2012 haben wir uns immer wieder an Sie gewendet. Wie schon am 5. März 2013, so wird auf andere Weise am **22.03.2017 – unter wesentlich geänderten Vorzeichen – eine **Weichenstellung zu S 21** notwendig sein.**

Wir haben versucht beizutragen, wozu wir uns – ehrenamtlich – moralisch und rechtlich verpflichtet sahen, weil es uns letztlich um den Gewinn für das Ganze der

Gesellschaft, um unsere Verantwortung und um die rechtsstaatliche, den Menschen und unserer Mitwelt dienende Entwicklung geht. Wenn diese Bewegung von Ihnen in geeigneter Weise erwidert würde, wäre das unsererseits als bedeutsam und hilfreich anzuerkennen.

7. Wir nennen daher abschließend einige **Vorzüge des möglichen Umstiegs von S 21** nach dem Konzept jener Expertengruppe, deren Broschüre (48 Seiten) wir Ihnen bereits übermittelten. Mit der Umsetzung der – modifizierbaren – Umstiegsideen lassen sich für die DB AG etliche Milliarden Euro einsparen und die erwähnten schwerwiegenden, zusätzlich enorm kostentreibenden Funktionsmängel des Projekts vermeiden und – das sei Ihnen ans Herz gelegt – der Nutzen für alle Seiten mehren. Der erarbeitete Umstieg würde eine Wende bei gleichzeitiger Weiternutzung von Vielem des bisher Gebauten möglich machen. Zentrale Vorteile des Konzepts sind:
- gleiche Fahrzeitgewinne wie S21 auf der Europamagistrale Paris-Bratislava bzw.. Stuttgart-Ulm, durch Einbindung der beibehaltenen Neubaustrecke in Wendlingen in die Neckartalbestandsstrecke.
 - nutzerfreundlich modernisierter Kopfbahnhof auf DB-Grund mit Plus-Energie-Solardach und integriertem ZOB und Mobility-Hub in bereits ausgehobenen Baugruben
 - beschleunigte Anbindung des Flughafens durch sofort einrichtbare Express-S-Bahn zum Nahverkehrstarif
 - in viel kürzerer Zeit stadtklimaverträglich neuer Stadtteil. Wohnbau-Entwicklungsbeginn auf den von S21 noch mindestens 8 Jahre blockierten Flächen
 - durchgehende Ringschluss-S-Bahn-Linien auf Ost-West-Tangente längs der dauerverstaute A8/A81 zur Verknüpfung der dicht besiedelten (hohe Pendlerfrequenz) Regionen Gäu, Filder, Neckartal mit maximalen Entlastungseffekten auf den Straßen sowie der überlasteten S-Bahn-Innenstadt-Stammstrecke
 - viel schneller und kostengünstiger als bei S21 mögliche Beseitigung aller Engpässe auf den Zulaufstrecken zu S-Hbf, namentlich 8,4 km nach Norden (S-Hbf - Zuffenhausen/Nord) und 3,5 km nach Südosten (S-Hbf - Cannstatt-Bf) auf Bahngrund.
 - kein hochriskanter Tunnelbau durch anhydrithaltige Gesteinsschichten
 - Kosteneinsparung bei Realisierung des Umstiegskonzepts gegenüber Weiterbau Stuttgart 21 in der Größenordnung von 4,5 bis 5 oder 6 Mrd € (s. dazu Anlage 1).

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Eisenhart v. Loeper
RA & Sprecher, Aktionsbündnis